

Foto: Janneke Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 62 V1.1 September / November 2011

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Janneke Bos
Vormgeving: Henk Bos
Correctoren: Ge Bos Thoma, Simon J. de Waard, Henk Bos en Janneke Bos
Aan dit nummer werkte mee: Janneke Bos (JB), Frank Bos (Drijvenderfgoed) en Henk Bos (HB).

Productie en uitgever: Henk en Janneke Bos (Expertisebureau Bos) (c) 2006-2011
*Website: **http://www.xs4all.nl/~bosq***
*Hasebroekstraat 7, 1962 SV Heemskerk, Tel: 0251-230 050, e-mail: **bosq@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
- Scouting Nederland (SN)
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 20 zijn via de index op de website te downloaden (**http://www.xs4all.nl/~bds/m3-index.htm**).*

Mijmeringen bij het 40e Infoblad

Het infoblad zijn we begonnen na een bezoek aan een zomerkamp waar we allerlei situaties hadden geconstateerd die de veiligheid negatief kunnen beïnvloeden.
De conclusie na het bezoek was dat er voorlichting en informatie nodig was om de veiligheid van de opvarenden te stimuleren.
Een andere reden was de nieuwe “Binnenvaartwet”.
Er was veel discussie over en er zaten enige aspecten aan de wet die voor het voortbestaan van Historische Bedrijfsvaartuigen nadelig waren. Op ons initiatief is de mogelijkheid er gekomen om een praktisch examen af te leggen in de plaats van de verlangde 4 jaar vaartijd.
Nu we 40 infobladen verder zijn is de Binnenvaartwet met de nodige correcties ingevoerd en is het mogelijk om een praktisch examen af te leggen voor het "Groot Pleziervaart bewijs".
Nog niet opgelost is wat ze bij ILT (vroeger IVW) noemen "Klaarblijkelijk Gevaar". Over dit onderwerp wil ik in dit nummer enige voorbeelden geven van hoe het niet moet en hoe het beter kan. Er is nog veel te doen, te verbeteren en vooral veiliger te maken door risico's uit te sluiten.

Henk Bos

Inhoud nummer 62

VAMEX en CBR opnieuw aangewezen als erkende exameninstelling

Via https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2011-20175.html is officieel het besluit gepubliceerd dat de VAMEX en het CBR opnieuw zijn aangewezen als erkende exameninstelling.

Het onderhavige besluit vervangt de besluiten van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 1 juli 2009, tot aanwijzing van exameninstellingen krachtens de Binnenvaartwet (Stcrt. 2009, 10561) en tot vervanging van het rapportage- en controleprotocol bij het Besluit houdende aanwijzing van examen-instellingen krachtens de Binnenvaartwet (Stcrt. 2010, 9375). De reden voor deze vervanging is dat huidige aanwijzing van VAMEX op 31 december 2011 afloopt en op grond van een in 2010 verrichte evaluatie -waarin geconstateerd werd dat VAMEX in de periode 2007-2009 haar publieke taken op een doeltreffende en doelmatige wijze heeft uitgevoerd- besloten is VAMEX opnieuw voor een periode van 5 jaar als exameninstelling aan te wijzen. Evenals in het bovengenoemde aanwijzingsbesluit van 1 juli 2009 zijn aan de aanwijzing van VAMEX een aantal voorwaarden verbonden om het toezicht op de examenstructuur van het klein vaarbewijs als geheel veilig te stellen. Dit toezicht is in eerste instantie opgedragen aan de Stichting Examenkamer te Apeldoorn. Daarnaast voorziet de aanwijzing in het reguliere toezicht door de Minister van Infrastructuur en Milieu. De inhoud van beide vormen van toezicht is nader uitgewerkt in een bijlage bij het aanwijzingsbesluit. Een belangrijk element hierin is de scheiding van examineren en opleiden. Ook zijn de jaarlijkse en tussentijdse informatieverplichtingen van VAMEX in deze bijlage uitgewerkt. Tot slot zijn in de bijlage de bijzondere interventiemogelijkheden van de Minister van Infrastructuur en Milieu en een door VAMEX te hanteren egalisatiereserve beschreven. In de thans gewijzigde aanwijzing zijn slechts enkele aanpassingen aangebracht om te anticiperen op het van kracht worden van de kaderwet zelfstandige bestuursorganen. Dit betreft het tijdstip van indiening van het jaarverslag en de aanmelding van andere baten en inkomsten dan voortvloeiend uit deze aanwijzing. Het toezicht op de taakuitvoering door de Stichting CBR is geregeld in een aparte overeenkomst tussen de Staat der Nederlanden en de Stichting CBR. Hetzelfde geldt met betrekking tot het controle-protocol voor de Stichting CBR.

Bron: rijksoverheid.

Nieuwe examenlocaties Vamex

Zoals al aangegeven werd bij de bijeenkomst met de cursusinstituten van 21 april 2011 gaat Vamex het aantal examenlocaties in Nederland uitbreiden van 4 naar 5. De eerste nieuwe locatie voor examens gaat per 1 november 2011 in gebruik in Zoetermeer. Per 19 september 2011 is deze locatie tevens al de nieuwe hoofdvestiging voor het kantoor van Vamex. Het nieuwe vestigingsadres is Maria Montessorilaan 21, 2719 BD Zoetermeer.
Het postadres is : Postbus 876, 2700 AW Zoetermeer.

Telefoonnummer (088-4564567) en email adres (info@vamex.nl) blijven ongewijzigd.

De huidige locatie in Hoofddorp sluit eind 2011 en gaat per 2 januari 2012 weer open in een nieuwe locatie aan de Keesomstraat 10B, 1821 BS in Alkmaar.
De locatie in Nieuwegein gaat in 2012 dicht en opent haar deuren in het 2e kwartaal van 2012 in 's-Hertogenbosch. Het adres is nog niet bekend.

De examenlocaties in Dordrecht en Zwolle tenslotte blijven gehandhaafd.

Bron: nieuwsbericht VAMEX.

Nieuwe zone-indeling Kennis van de Rijn

In 2007 is het mondelinge examen Kennis van de Rijn omgezet in een zevental schriftelijke examens. Het uitgangspunt van deze overgang is gelijkwaardigheid geweest. Het oude mondelinge examen duurde voor iedere kandidaat even lang, maar betrof voor iedere kandidaat een ander aantal kilometers.
De invoering van de vaste zone-indeling heeft voor bezitters van een 'oud' Rijnpatent het nadelige gevolg, dat de nieuwe zone-indeling soms net niet aansluit bij het huidige patent. In overleg met het College van Deskundigen Binnenvaart, de Binnenvaartraad en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is daarom besloten om de zonegrenzen aan het begin van sommige zones iets op te rekken.
Aan het begin en einde van een zone ontstaat daardoor een overlap in kilometers, waardoor belangrijke plaatsen, nu net in twee zones kunnen vallen. Als dit het geval is, hoeft er geen extra examen gedaan te worden.
Ter verduidelijking treft u hieronder de nieuwe zonegrenzen aan.

Voor het afgeven van de Rijnpatenten gaat de nieuwe zone-indeling per direct in. Vanaf 1 januari 2012 zullen er examenvragen van het overlappende deel in beide zones voorkomen.
Daarnaast zijn de onderstaande plaatsen / havens toegevoegd aan de toetsmatrijs:

Zone 2: Toetsterm 1.1: Steinerne Bänke en Toetsterm 1.8: Luftball
Zone 3: Toetsterm 1.2: Hamm, Zons, Hitdorf
Zone 4: Toetsterm 1.2: Mondorf, Königswinter, Weissenthurm, Bendorf
Zone 5: Toetsterm 1.2: Boppard, Bingen en Toetsterm 1.8: Oberwalluf / Niederwalluf
Zone 7: Toetsterm 1.2: Leimersheim

Ook voor deze aanpassing geldt de ingangsdatum 1 januari 2011.

Bron: Nieuwsbericht CBR-CCV

Zone	Huidige indeling	Nieuwe indeling
Zone 1	Spijk km 857,40 tot Rheinberg km 806	Spijk km 857,40 tot Rheinberg km 806
Zone 2	Rheinberg km 806 tot Neuss km 740	Wesel km 813 tot Neuss km 740
Zone 3	Neuss km 740 tot Niederkassel (Lülsdorf) km 666	Neuss km 740 tot Niederkassel (Lülsdorf) km 666
Zone 4	Niederkassel (Lülsdorf) km 666 tot Ober Lahnstein km 585	Wesseling km 668 tot Ober Lahnstein km 585
Zone 5	Ober Lahnstein km 585 tot Mainz km 493	Koblenz km 591 tot Mainz km 493
Zone 6	Mainz km 493 tot Rheinau km 412	Mainz Mainmundung km 496 tot Rheinau km 412
Zone 7	Rheinau km 412 tot Iffezheim km 334	Mannheim Km 424 tot Iffezheim km 334

Aangepaste cesuur examens groot vaarbewijs

De cesuur van de examens Radar, Kennis van de Rijn en Laden en Lossen is in januari aangepast. Het slagingspercentage van deze examens is na verhoging van de cesuur gelijk gebleven. De cesuur van de binnenvaartexamens lag/ligt op 70% en wordt stapsgewijs naar 80% gebracht. Per 1 september zal de cesuur van een nieuw aantal examens worden aangepast. In overleg met het College van Deskundigen Binnenvaart zal de cesuur van de volgende binnenvaartexamens per 1 september 2011 worden verhoogd.

Examen	Aantal vragen	Aantal vragen goed tot 1 sept. (cesuur 70%)	Aantal vragen goed vanaf 1 sept	Nieuwe cesuur
Kennis Schip	20	14	15	75%
Motorkennis		14	15	75%
Kennis Schip en Motorkennis	40	28	30	75%
Kennis Vaarwater	30	21	22	73%
Milieu	30	21	22	73%

Per 1 juni 2011 zal de cesuur van het examen Radar theorie worden aangepast naar 77,5%, oftewel 31 van de 40 vragen goed.
De toetsmatrijzen Kennis Vaarwater en Laden en Lossen zijn op een aantal punten aangepast. De ingangsdatum van de nieuwe toetsmatrijzen is 1 juli 2011.

Kennis Vaarwater
In bijlage 1 zijn de onderstaande sluizen toegevoegd:
Sluis Sambeek
Sluis Belfeld
Sluis Roermond
Sluis Driel
Sluis Hagestein
Sluis Amerongen.
Herbrum is toegevoegd bij de sluizen in Duitsland.
Internet is toegevoegd in de afbakening bij toetsterm 2.1.
Toetsterm 2.1 luidt: Kan de informatiebronnen over het vaarwater benoemen. Door deze aanpassing gaan we met de tijd mee.
Het IJ in bijlage 1, is gesplitst naar Binnen-IJ en Buiten-IJ.

Laden en Lossen
De taxonomiecode van toetsterm 4.4 en 5.1 is aangepast van feitelijk naar begripsmatig.
De afbakening van toetsterm 4.4 is aangevuld met koplastig, stuurlastig, op- en doorliggen.
De afbakening van toetsterm 4.4 is aangevuld met verandering in ladinggewicht. Hiermee wordt bedoeld, wat een schipper moet doen als zijn lading zwaarder blijkt te zijn, dan op papier is doorgegeven.
Bij toetsterm 3.1 is de afbakening aangepast. 'Rekening houden met op- en doorladen' is veranderd in 'Aan de hand van de ijkmerken'. Waar het om gaat bij deze toetsterm is dat de kandidaat sommetjes kan maken aan de hand van ijkmerken.

Op 1 juli 2011 wordt het Reglement Scheepvaartpersoneel op de Rijn van kracht. In dit nieuwe Reglement zijn de onderstaande wetten bijeengebracht:
* Patentreglement Rijn
* Hoofdstuk 23 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn
* Het Reglement betreffende Veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen.

Inhoudelijk zijn er nagenoeg geen wijzigingen. De toetsmatrijzen Reglementen 1 en Veiligheid en Milieu zijn aangepast op basis van deze nieuwe wetgeving. Daarnaast zijn in overleg met het College van Deskundigen en de Binnenvaartraad de onderstaande wijzigingen doorgevoerd.

Reglementen 1:
Toetsterm 1.3 luidt: Kan de regels uit zowel het Rijnvaartpolitiereglement als het Binnenvaartpolitiereglement noemen, voor zover niet genoemd in toetsterm 1.1. en 1.2. Hier zat een overlap in met toetsterm 1.1 en 1.2. Dit is aangepast. Alleen het Toepassingsgebied staat nu nog bij deze toetsterm.
Toetsterm 2.3: Hiervoor geldt het zelfde als bij toetsterm 1.3. De genoemde artikelnummers zijn allen ondergebracht bij toetsterm 2.1 en 2.2. Toetsterm 2.3 komt daarbij te vervallen.
Toetsterm 2.6: De Regeling Vervoer over de binnenwateren van Gevaarlijke stoffen (VBG) is uit de toetsterm gehaald.

Veiligheid en Milieu:
Toetsterm 3.7: Kent de noodzakelijke maatregelen in geval het schip dreigt te zinken. In de afbakening is toegevoegd: Aanvullende maatregelen afhankelijk van de verschillende vaargebieden.
Toetsterm 3.4: Weet met welke blusmiddelen een brand bestreden moet worden. De afbakening is iets aangepast. De afbakening is nu water, blusgassen, bluspoeder, vaste opgestelde blusgasinstallaties.

De ingangsdatum van de nieuwe toetsmatrijzen is 1 januari 2012. In de periode van 1 juli 2011 tot en met 31 december 2011 zullen er geen vragen in de examens voorkomen over onderwerpen, die in de oude wetgeving anders zijn dan in de nieuwe wetgeving.

Iedere drie tot vier maanden vindt er met het College van Deskundigen Binnenvaart een evaluatie van de slagingspercentages plaats. In 2010 is bij een groot aantal examens de eerste stap gezet in het verhogen van de cesuur richting 80%. De slagingspercentages zijn bij deze examens ongeveer gelijk gebleven. De examens Reglementen 1(b) en Navigatie 2 hebben nog een cesuur van 70%. Per 1 november 2011 zal ook bij deze examens de eerste stap in de cesuurverhoging worden gezet. De cesuur is dan als volgt:
Reglementen 1: 29 van de 40 vragen goed: 72,5%
Reglementen 1b: 16 van de 22 vragen goed: 72,7%
Navigatie 2: 36 van de 50 vragen goed: 72%

In overleg met het College van Deskundigen en de Binnenvaartraad is besloten om de toetsmatrijs Navigatie 2 op de onderstaande punten aan te passen.

Toetsterm 4.1 en 4.2 gingen over kruispeilingen. Deze twee toetstermen zijn komen te vervallen om zo beter aan te sluiten bij de actualiteit.
In toetsterm 6.3 (Kan de informatiebronnen over het weer benoemen) stond het weerpraatje op radio 1 in de afbakening. Deze is vervangen door www.windfinder.com
Bij toetsterm 3.1 en 3.2 werd in de oude toetsmatrijs gesproken over koersen en peilingen. Het woord 'peilingen' is hier komen te vervallen, zodat hier overblijft: 'kan uitleggen hoe bij koersen een kompas gebruikt moet worden.' Dit sluit beter aan bij de eindterm.
In de eindterm wordt ook alleen gesproken over koersen. De peilingen komen in eindterm 4 aan de orde. In de afbakening van 3.1 komt handpeilkompas dan ook te vervallen.
Bij eindterm 4 is een nieuwe toetsterm toegevoegd 'Kan uitleggen hoe een zichtpeiling uitgevoerd moet worden', met in de afbakening richting en hoek.

De ingangsdatum van de nieuwe toetsmatrijs Navigatie 2 is 1 januari 2012.

Bron: nieuwsberichten CBR-CCV

Invoering praktijkexamen voor het Groot Vaarbewijs

Om na het behalen van de theoretische examens voor het Groot Vaarbewijs ook de bijbehorende vaarbevoegdheid te krijgen moet een kandidaat schipper vier jaar vaartijd hebben. Binnenkort wordt het mogelijk om vier praktijktoetsen af te leggen. Als men hiervoor slaagt dan kan volstaan worden met slechts een jaar vaartijd.
Het praktijkexamen wordt verdeeld in vier praktijktoetsen, die met vaste tussenpozen van 45 dagen, op zijn snelst in één jaar kunnen worden afgelegd. Als de laatste toets is afgelegd is er door de kandidaat een jaar vaartijd in de binnenvaart behaald. Om tot de praktijktoetsen te worden toegelaten moet er een aantal opdrachten met goed gevolg zijn afgelegd, die in een portfolio worden aangetekend.
De praktijktoetsen nemen gedurende het jaar in complexiteit toe. De afsluitende toets zal uiteindelijk worden afgenomen op een simulator voor de binnenvaart.
In de beginfase zal deze laatste toets op een binnenvaartschip, of deels op een binnenvaartschip en deels op een simulator plaatsvinden, omdat een geschikte simulator voor de binnenvaart dan nog niet beschikbaar zal zijn.
Als de laatste toets met goed gevolg is afgelegd, krijgt de kandidaat een verklaring praktijkexamen vaartijd. Deze verklaring geeft recht op drie jaar vermindering van de verplichte vaartijd voor het examen voor het groot of het beperkt groot vaarbewijs. Tezamen met de in het praktijk examenjaar in de binnenvaart verkregen vaartijd beschikt de kandidaat dan over vier jaar vaartijd.
In het afleggen van de benodigde theorie-examens voor deze vaarbewijzen, verandert er niets ten opzichte van de huidige situatie. Het is alleen wel zo dat de kandidaat voor alle theorie-examens moet zijn geslaagd, voordat aan de laatste praktijktoets kan worden deelgenomen.
Aan het praktijkexamen kan worden deelgenomen als de leeftijd van 21 jaar is bereikt en er een overeenkomst is gesloten met in eerste instantie een aantal nader aan te wijzen binnenvaartscholen, omdat er een portfolio moet worden opgebouwd.
Het praktijkexamen is bedoeld om de toegang tot de binnenvaart te vergemakkelijken en zo een instrument te bieden om het tekort aan schippers in de binnenvaart mee te helpen oplossen.
Het praktijkexamen is vooral geschikt voor zij-instromers, die al enige ervaring in de scheepvaart hebben opgebouwd, bijvoorbeeld in de zeevaart, of de visserij, maar kan ook worden afgelegd door kandidaten die nog geen enkele ervaring in de scheepvaart hebben verkregen. De verwachting is wel dat dergelijke kandidaten langer dan één jaar nodig zullen hebben om de vier praktijktoetsen met goed gevolg af te leggen.
De bestaande mogelijkheid om het beperkt groot vaarbewijs en het groot vaarbewijs door middel van het behalen van drie, respectievelijk vier jaar vaartijd te behalen, blijft gewoon bestaan.
Het praktijkexamen biedt dus een extra mogelijkheid, om deze vaartijd op een versnelde manier te verkrijgen, waarbij gecontroleerd, gedurende minimaal een jaar praktijkervaring wordt opgedaan in alle facetten van de binnenvaart die voor het veilig varen met een binnenvaartschip vereist zijn, en waarvoor het bezit van een groot vaarbewijs, of een beperkt groot vaarbewijs, noodzakelijk is.

Bron: Vaarwijzer, Jaap van Goor.

Praktijkexamen groot vaarbewijs nu wettelijk geregeld

Middels een wijziging van de Binnenvaartregeling zijn nieuwe bepalingen, om het praktijkexamen voor het groot vaarbewijs mogelijk te maken, ingevoerd. Dit is te vinden via https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2011-17433.html.

Dit examen zal verdeeld zijn in vier praktijktoetsen, die met vaste tussenpozen van 45 dagen, op zijn snelst in één jaar kunnen worden afgelegd. Als de laatste toets is afgelegd is er door de kandidaat een jaar vaartijd in de binnenvaart behaald. Om tot de praktijktoetsen te worden toegelaten moet er een aantal opdrachten met goed gevolg zijn afgelegd, die in een portfolio worden aangetekend.
De praktijktoetsen nemen gedurende het jaar in complexiteit toe. De afsluitende toets zal uiteindelijk worden afgenomen op een simulator voor de binnenvaart.
In de beginfase zal deze laatste toets op een binnenvaartschip, of deels op een binnenvaartschip en deels op een simulator plaatsvinden, omdat een geschikte simulator voor de binnenvaart dan nog niet beschikbaar zal zijn.
Als de laatste toets met goed gevolg is afgelegd, krijgt de kandidaat een verklaring praktijkexamen vaartijd. Deze verklaring geeft recht op drie jaar vermindering van de verplichte vaartijd voor het examen voor het groot of het beperkt groot vaarbewijs.
Tezamen met de in het praktijk examenjaar in de binnenvaart verkregen vaartijd beschikt de kandidaat dan over vier jaar vaartijd.
In het afleggen van de benodigde theorie-examens voor deze vaarbewijzen, verandert er niets ten opzichte van de huidige situatie. Het is alleen wel zo dat de kandidaat voor alle theorie-examens moet zijn geslaagd, voordat aan de laatste praktijktoets kan worden deelgenomen.
Aan het praktijkexamen kan worden deelgenomen als de leeftijd van 21 jaar is bereikt en er een overeenkomst is gesloten met in eerste instantie een aantal nader aan te wijzen binnenvaartscholen, omdat er een portfolio moet worden opgebouwd.
Het praktijkexamen is bedoeld om de toegang tot de binnenvaart te vergemakkelijken en zo een instrument te bieden om het tekort aan schippers in de binnenvaart mee te helpen oplossen.
Het praktijkexamen is vooral geschikt voor zij-instromers, die al enige ervaring in de scheepvaart hebben opgebouwd, bijvoorbeeld in de zeevaart, of de visserij, maar kan ook worden afgelegd door kandidaten die nog geen enkele ervaring in de scheepvaart hebben verkregen. De verwachting is wel dat dergelijke kandidaten langer dan één jaar nodig zullen hebben om de vier praktijktoetsen met goed gevolg af te leggen.
De bestaande mogelijkheid om het beperkt groot vaarbewijs en het groot vaarbewijs door middel van het behalen van drie, respectievelijk vier jaar vaartijd te behalen, blijft gewoon bestaan.

Het praktijkexamen biedt dus een extra mogelijkheid, om deze vaartijd op een versnelde manier te verkrijgen, waarbij gecontroleerd, gedurende minimaal een jaar praktijkervaring wordt opgedaan in alle facetten van de binnenvaart die voor het veilig varen met een binnenvaartschip vereist zijn, en waarvoor het bezit van een groot vaarbewijs, of een beperkt groot vaarbewijs noodzakelijk is.

De verklaring praktijkexamen vaartijd wordt toegevoegd in artikel 7.21, eerste lid, van de Binnenvaartregeling.
Hierdoor strekt de verplichting tot goedkeuring door de Minister van Infrastructuur en Milieu van een examenreglement en een examenprogramma, zich, naast de examens ter verkrijging van het groot en het beperkt groot vaarbewijs, ook uit tot het praktijkexamen binnenvaart.
De organisatorische invulling van het praktijkexamen binnenvaart zal voornamelijk in dit examenprogramma en examenreglement gestalte krijgen.
Hoe dit er precies uitziet zal zichtbaar worden in het ministeriële besluit dat nog ter goedkeuring van het examenprogramma en het examenreglement zal worden genomen.
Dit treedt in werking met ingang van 1 januari 2012.

<u>NB. Deze wetswijziging is dus niet van toepassing op het examen Groot Motorschip!</u>

Bron: rijksoverheid.

IVW sluit loket certificering binnenvaartschepen

De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) draagt per 1 oktober 2011 haar taken op het terrein van certificering van binnenvaartschepen over aan klassenbureaus (KB) en particuliere instellingen (PI). Dit betekent dat vanaf deze datum voor certificering van binnenvaartschepen contact dient te worden opgenomen met een van de door de IVW aangewezen klassenbureaus of particuliere instellingen. Het loket bij de IVW is vanaf 1 oktober 2011 gesloten voor nieuwe aanvragen voor certificering.
De reeds bij de IVW ingediende aanvragen worden, afhankelijk van de fase waarin de afhandeling zich bevindt, door de IVW afgehandeld of door de IVW overgedragen aan een KB/PI. De IVW informeert de aanvrager persoonlijk via een brief over de status van zijn ingediende aanvraag.
De drie klassenbureaus, Bureau Veritas, Germanischer Lloyd en Lloyd's Register, zijn gemandateerd om onderzoeken uit te voeren en certificaten af te geven. De particuliere instellingen NBKB en Register Holland zijn voorlopig aangewezen om onderzoeken uit te voeren voor certificering. De IVW geeft de certificaten af voor de PI's. In een later stadium zal ook deze taak aan hen worden overgedragen.
Door deze taakoverdracht hebben schippers straks nog maar één aanspreekpunt op het terrein van certificering. De IVW kan door deze overdracht meer aandacht besteden aan handhaving van de nieuwe Binnenvaartwet en de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, door risicoanalyse, trendanalyse, eigen thematische acties en acties in samenwerking met andere handhavingpartners, zoals Rijkswaterstaat, zeehavenpolitie en KLPD. Deze taakoverdracht maakt deel uit van de plannen van de IVW om in de periode van 2010 tot en met 2012 alle certificerende werkzaamheden voor binnenvaartschepen over te dragen aan marktpartijen. In beginsel kan elke partij die interesse heeft en heeft aangetoond aan de eisen te voldoen deze vergunningverlenende taken gaan uitvoeren. De IVW houdt toezicht op de bedrijven en op een juiste uitvoering van de taken.

Bron: nieuwsbericht IVW

AIS verplichting in Antwerpen



Simon heeft zijn laptop op een ingenieuze manier opgehangen met 4 latten waarvan er 2 schuifbaar zijn. De functie beeld omdraaien zit op elke laptop.

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits maakt 1.575.000 euro vrij voor de invoering van de AIS-technologie in 750 binnenvaartschepen. Binnenvaartondernemers krijgen voortaan een subsidie als ze een AIS-transponder installeren. Die technologie zorgt ervoor dat de positie van een schip altijd bekend is, samen met allerlei andere gegevens. Dat is belangrijk in het kader van de veiligheid en de efficiëntie van de binnenvaart. Om de steun toe te kennen heeft minister Crevits een protocol met alle belanghebbenden ondertekend.

Minister Hilde Crevits heeft beslist om de aankoop en de installatie van AIS aan boord van binnenschepen voor 100 % te ondersteunen tot een maximumbedrag van 2.100 euro. Daarmee volgt zij het voorbeeld van Nederland en Duitsland die eerder al soortgelijke steunregelingen uitvaardigden. "Met het protocol dat we ondertekenen, erkent de hele sector het belang van nieuwe technologieën. De sector en de Vlaamse overheid nemen het engagement om deze AIS-technologie in 750 schepen te installeren.

Samen streven we naar een groei van de binnenvaartsector in Vlaanderen, in het belang van een betere mobiliteit. Ook in economisch moeilijker tijden is het belangrijk dat de sector zich aanpast aan de noden van de markt," aldus minister Crevits.

Binnenvaartondernemers dienen zich voor 31 december 2011 aan te melden om voor de steun in aanmerking te komen. Nadat zij AIS hebben ingebouwd op hun schip, kunnen zij tot eind 2012 een aanvraag voor de terugbetaling van de kosten indienen.
Promotie Binnenvaart Vlaanderen zal instaan voor de administratieve afhandeling van de dossiers en organiseert een helpdesk voor informatie.
Een folder informeert de binnenvaartondernemers over de opzet en de voorwaarden van de steunmaatregel.
Met een Automatic Identification System (AIS) aan boord wordt een binnenschip op de waterweg 'zichtbaar', wat het mogelijk maakt de veiligheid van het scheepvaartverkeer te verhogen, de bestaande infrastructuur beter te benutten en de efficiëntie van de binnenvaart en haar positie in de logistieke keten te verbeteren. Dankzij het AIS-systeem is altijd duidelijk waar een schip vaart en tegen welke snelheid. Andere relevante informatie wordt eveneens elektronisch doorgestuurd. Handig is dat bruggen en sluizen de verwachte aankomsttijd ontvangen. Ontvangststations aan wal kunnen via AIS korte veiligheidsberichten sturen. Alle schepen met AIS uitrusting ontvangen eveneens die dynamische en statische informatie van anderen schepen binnen radiobereik.
De AIS-verplichting van de haven van Antwerpen gaat in op 1 januari 2012.

Bron: nieuwsbericht Haven van Antwerpen

Vrijdag 2 december 2011 verhuist IVW/Scheepvaart naar het Groot Handelsgebouw in Rotterdam

Vanaf maandag 5 december 2011 is het nieuwe bezoekadres: Weena 723
Ingang C, 1ste verdieping
3013 AM Rotterdam
Het postadres blijft ongewijzigd:
Postbus 8634
3009 AP Rotterdam
Voor vragen aan de IVW kan contact worden opgenomen met het Informatiecentrum via telefoonnummer 088 489 00 00.
De verhuizing is een gevolg van de fusie tussen de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) en de VROM-Inspectie (VI). Vanaf 1 januari 2012 vormen zij samen de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De fusie komt voort uit de samenvoeging van de ministeries van Verkeer en Waterstaat (VenW) en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM). Dat heeft geleid tot het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM). ILT is onderdeel van IenM.

Bron: nieuwsbericht IVW

Gaat het goed met het Certificaat van onderzoek en hoofdstuk 19?
Of wordt varen met een woonschip problematisch?

Tekst en foto's Frank Bos

Dit artikel is eerder gepubliceerd in Woonboot Magazine en met toestemming van de auteur overgenomen.
Er is sinds vorig jaar een dik pak nieuwe regelgeving van kracht voor de meeste varende woonschepen. Tot 31 december 2018 geldt een overgangsperiode. Daarna moet je een Certificaat hebben en kan Hoofdstuk 19 uitkomst bieden. Maar is dat wel zo en zitten we niet al eerder en veel meer in de problemen? Een verhaal over tegenstrijdige berichten.
Dit artikel gaat over regels voor woonschepen die zelfstandig varen. Iedereen die alleen naar de werf gesleept wordt, valt er buiten. En voor woonschepen die niet varen en nooit naar de werf gaan, zoals betonnen woonschepen, geldt het evenmin.
Verder hangt het af van het vaarwater: wie alleen op de Drentse Hoofdvaart vaart, heeft weinig te vrezen. Maar een tocht naar het buitenland is een andere zaak en de Rijn opvaren in Duitsland vormt waarschijnlijk een acuut probleem.
Verzekeringsmaatschappijen stellen ook eisen aan varende woonschepen. Helemaal uit de lucht gevallen komen de eisen niet. Maar vergeleken met de verzekeringseisen zijn de nieuwe voorwaarden wel strenger.

Certificaat van onderzoek
Na 30 december 2018 moet elk schip van twintig meter of langer, of elk schip waarvan het volume van de lengte maal de breedte maal de diepte 100 m3 of meer bedraagt, een Certificaat van onderzoek (Cvo) hebben. Het Cvo is gebaseerd op de EG-richtlijn van het Europese Parlement van 12 december 2006 van technische voorschriften voor binnenschepen. De Richtlijn omvat 27 artikelen en een aantal bijlagen.
De tekst van de Richtlijn is hoopgevend, via artikel 7 krijgen de meeste woonschepen voor de vaart in Nederland ontheffing, zie kader 1. Die ontheffing geldt echter niet voor het buitenland. Dan moet voldaan worden aan Hoofdstuk 21 van Bijlage II. Volgens de definities van Bijlage II zijn woonschepen pleziervaartuigen. Dat komt weer wel goed uit, want daarmee vervallen een hele hoop voorwaarden. Wat overblijft zijn eisen waaraan veel oudere woonschepen niet voldoen. Dan komt artikel 8 van de Richtlijn weer van pas. Die geeft een eeuwige ontheffing, zie kader 2.

Hoe lang duurt eeuwig, tot 2035?
Volgens de gangbare interpretatie geeft artikel 8 bescherming voor oude vaartuigen. Die zouden kunnen blijven varen zonder aan alle eisen te moeten voldoen. Eisen die vaak verbouwingen van tientallen duizenden euro's zouden kosten. Voor varen op de Rijn blijkt echter dat de eeuwigheid niet bestaat. Je schip moet gewoon meteen voldoen aan alle eisen.
In de beroepsvaart zijn al eerder slechte ervaringen met dergelijke 'eeuwige' overgangsregels opgedaan. Na een tijdje werd alsnog een datum ingevoerd waarop het schip

moest voldoen aan alle eisen. Niemand kan voorspellen of datzelfde gebeurt met pleziervaartuigen.
Maar ook niemand kan voorspellen dat het niet zal gebeuren. Hoofdstuk 24 van Bijlage II heet "Overgangs- en slotbepalingen". Daarin staat over de eisen voor pleziervaartuigen: "Deze voorschriften gelden voor pleziervaartuigen die gebouwd zijn vóór 1.1.1995 pas bij N.V.O., uiterlijk bij afgifte of verlenging van het communautair binnenvaartcertificaat na 1.1.2035." Staat hier nu dat de gangbare mening over eeuwigdurende ontheffing een misverstand is en dat het hoogstens duurt tot 2035?

N.V.O.
N.V.O. betekent Nieuwbouw, Vervanging of Ombouw. De voorschriften zijn niet van toepassing op reeds in bedrijf zijnde vaartuigen. Tenzij de betreffende delen worden vervangen of omgebouwd. Worden bestaande delen vervangen door delen, die in technische zin en bouwwijze gelijk zijn, dan wordt dat niet beschouwd als vervanging volgens de overgangsbepalingen. Daaruit zou je kunnen begrijpen dat een DAF-dieselmotor door een DAF-dieselmotor vervangen geen probleem is. Maar daar wordt verschillend over gedacht.

Geluids- en emissie-eisen
Volgens sommigen is het vervangen van een DAF-motor geen probleem. Anderen wijzen op de emissie-eisen die gesteld worden aan motoren van pleziervaartuigen. Uitlaatgassen moeten schoner en daarvoor geldt een Richtlijn uit 2003. Buiten de werkingssfeer vallen: "V - originelen en individuele replica's van vóór 1950 ontworpen historische vaartuigen, die hoofdzakelijk met de oorspronkelijke materialen zijn gebouwd en als zodanig door de fabrikant zijn bestempeld." Met andere woorden: motoren van voor 1950 mogen blijven, maar motoren na die tijd moeten bij vervanging voldoen aan de eisen. Laat de DAF-motorenfabriek nou pas ontstaan zijn in 1957. DAF was goed in de verkoop en menig overheidsvaartuig werd voorzien van een DAF-motor. Ook de binnenvaart ging over op snellopers en DAF ontwikkelde steeds krachtiger motoren die voldeden aan de PK-race. De saneringsgolven uit de binnenvaart leverden menig woonschip op. Veel woonschippers vervingen hun versleten motoren voor een DAF. "Je moet een DAF nemen, want op iedere straathoek kun je onderdelen krijgen", gold als aanbeveling. En een DAF was betaalbaar vergeleken met een Perkins, Deutz, Ford of Lister, laat staan een Carterpiller.
Een DAF uit begin jaren 70 voldoet niet aan de emissie-eisen. Mag een DAF nu wel of niet vervangen worden door een DAF?

Hoofdstuk 19
In Bijlage II staat een oningevuld Hoofdstuk 19. Het heet: "Bijzondere bepalingen voor historische schepen". Het was de bedoeling dat dat hoofdstuk een soort veegartikel zou worden om problemen op te lossen, zie kader 3. Omdat Hoofdstuk 19 nog steeds een leeg hoofdstuk is, kan niemand er een beroep op doen. Een probleem voor hen die voor de buitenlandvaart nu al een Cvo nodig hebben en niet kunnen voldoen aan de eisen uit Hoofdstuk 21.

De discussie over de precieze invulling van Hoofdstuk 19 is gaande en wordt eind dit jaar waarschijnlijk afgerond. Onlangs bleek dat van het 'veegartikel idee' niets over is. De discussie beperkt zich, tegen de afspraken in, tot het mogelijk maken van museumdemonstraties. Met publiek varen wordt zelfs uitgesloten. Daar valt voor een DAF-diesel geen oplossing te verwachten.

Lek via de achterdeur
In Bijlage II zit een veel gevaarlijker lek via de achterdeur. In Hoofdstuk 3 Scheepsbouwkundige eisen, Artikel 3.01 staat: "Schepen moeten volgens goed scheepsbouwgebruik zijn gebouwd." Weinig mis mee op het eerste gezicht. Maar dat blijkt anders. De regeling geldt voor alle schepen van twintig meter en langer, of het nu beroeps- of pleziervaart is. Er zijn werkgroepen die de eisen aan schepen steeds herformuleren. Die denken in beroepsvaartoplossingen. Daar komt dan opeens het verbod vandaan op het aanbrengen van dubbelplaten op de romp. Dat heeft desastreuze gevolgen voor ons soort schepen, die bijna allemaal gedubbeld zijn in de loop der jaren. Door een intensieve lobby is de regeling afgezwakt, maar niet weg. Een langere overgangstermijn is geen echte oplossing.

Voortstuwingsinstallatie
In Bijlage II hoofdstuk 8 (Werktuigbouwkundige eisen) gaat het over de scheepsmotor: "De aandrijving van een schip moet op betrouwbare en snelle wijze aangezet, gestopt en van vooruit op achteruit of andersom gezet kunnen worden."



Advertentie uit 1962

Klinkt logisch, maar is het voor oudere motoren weer niet. Diegene die een diesel/petroleummotor van de eerste generatie hebben, kunnen daarvan meespreken. Rond 1916 werd er reclame gemaakt voor de moderne motoren, die "het grote voordeel boven de stoommachine hebben, dat ze niet in twee uur maar in een half uur gestart kunnen worden". Een 'snelle start' van een half uur valt buiten het gedachtegoed van de regeling.

Klaarblijkelijk gevaar

Bij het niet voldoen aan de eisen voor een ouder bestaand schip gelden dus de overgangsbepalingen, behalve bij klaarblijkelijk gevaar. Als dat gevaar dreigt, krijgt het schip geen ontheffing en geen Cvo. En dus mag het schip niet varen. Klinkt logisch, maar pakt ook weer raar uit. Oudere dieselmotoren heten niet voor niks vaak gloeikopmotoren. Ze moeten eerst voorverwarmd worden alvorens te kunnen starten. Dat gebeurt met een benzine-, petroleum- of spiritusbrander. Vloeistoffen die verboden worden in de machinekamer.

Met de modernere 'snelverhitters' wordt die vloeistof ook nog onder druk gebracht. "Het bijgieten van spiritus uit een open kan op deze pit, zolang de vlam bestaat, is zeer gevaarlijk", volgens een leerboek uit 1925. En dat bijgieten gebeurt nogal eens als het erg koud is en de motor stationair moet draaien en dus permanent verwarmd moet worden. Maar welke pleziervaarder met zo'n oude gloeikop vaart nu bij strenge vorst?

Gevaar is er gewoon met dit soort installaties. Een beperking van het vaargebied is geen oplossing. En Hoofdstuk 19 lost dat tot nu toe ook niet op. Daarbij speelt ook dat een oude motor in een oude romp wel eens een moderne opbouw kan hebben.



Moeten de middenstijlen uit de stuurhut verwijderd worden, of pas in 2035 of nooit?

Er zijn nog meer onderwerpen die vragen oproepen, zoals het al dan niet toestaan van spijlen in stuurhutramen, de hoek waarin de voorste stuurhutramen moeten staan om ontspiegeld te zijn, controle instrumenten, beschermingsmiddelen rondom bijvoorbeeld klepstangen bij oude motoren en geluidseisen in de stuurhut. De proportionaliteit van het gevaar afgezet tegen de kosten, ontbreekt in de voorstellen.

Het zijn dit soort vragen waardoor de LWO in de commissie wet- en regelgeving van de FONV actief is. En ook lobbyt in Europees verband samen met de Belangenvereniging BeroepsZeilvaart. Ons doel is niet alleen dat we ons niet laten afschepen, maar ook dat we, soms en voor sommigen, met onze woonschepen willen blijven varen.

Kader 1

Artikel 7 **Ontheffingen**

1. De lidstaten kunnen geheel of gedeeltelijk ontheffing van de toepassing van deze richtlijn verlenen voor:

b) vaartuigen met een laadvermogen van niet meer dan 350 ton, of niet voor het goederenvervoer bestemde vaartuigen met een waterverplaatsing van minder dan 100 m3, waarvan de kiel is gelegd vóór 1 januari 1950 en die uitsluitend de nationale waterwegen bevaren.

2. In het kader van de binnenvaart op de nationale waterwegen kunnen de lidstaten voor beperkte reizen van plaatselijk belang of in havengebieden ontheffingen van één of meer bepalingen van deze richtlijn toestaan. Deze ontheffingen en de trajecten of het gebied waarvoor zij gelden, moeten in het certificaat van het vaartuig vermeld zijn.

Kader 2

Artikel 8 **Afgifte van communautaire binnenvaartcertificaten**

2. Als het vaartuig niet aan de technische voorschriften van bijlage II voldoet, wordt daarvan melding gemaakt op het communautaire binnenvaartcertificaat. Wanneer de bevoegde autoriteiten van oordeel zijn dat de tekortkomingen geen klaarblijkelijk gevaar opleveren, mogen de in de eerste alinea bedoelde vaartuigen in bedrijf blijven totdat de onderdelen of ruimten van het vaartuig die niet in overeenstemming met de voorschriften worden bevonden en als zodanig werden gecertificeerd, zijn vervangen of gewijzigd, waarna deze onderdelen of ruimten met de voorschriften van bijlage II in overeenstemming moeten zijn.

3. Er is met name sprake van klaarblijkelijk gevaar in de zin van dit artikel, wanneer de voorschriften in verband met de structurele eigenschappen van het vaartuig, de vaar- of manoeuvreereigenschappen of de bijzondere kenmerken overeenkomstig bijlage II in het geding zijn. Op grond van bijlage II verleende ontheffingen mogen niet worden aangemerkt als tekortkomingen die een klaarblijkelijk gevaar vormen. Vervanging van bestaande onderdelen door identieke onderdelen of technologisch en qua design gelijkwaardige onderdelen bij normale herstel- en onderhoudswerkzaamheden wordt niet als vervanging in de zin van dit lid beschouwd.

Kader 3

Citaat uit een brief van minister Peijs uit 2004

"Veel zaken lijken reeds te zijn afgedekt, maar hoofdstuk 19 biedt als vangnet de mogelijkheid om voor alle soorten van commercieel opererende historische vaartuigen, voor zover dit nu niet of onvoldoende geregeld is, op verantwoorde wijze een aanvaardbaar veiligheidsniveau te bepalen."



Maart 1981, vol trots hijsen we, de auteur en zijn vrouw, onze gereviseerde DAF aan boord. We zijn niet de enigen. DAF komt met scheepsmotoren op de markt.

Dit artikel is eerder gepubliceerd in Woonboot Magazine

Maatregelen ter voorkoming van verdrinking op de Rijn



Verdrinking is nog steeds één van de meest voorkomende dodelijke werkongevallen in de Rijn- en Europese binnenvaart. Om het aantal gevallen van verdrinking te beperken en de bemanningsleden van binnenvaartschepen een veilige werkplek te garanderen, heeft de Rijnvaartcommissie (CCR) een aantal concrete tijdelijke maatregelen goedgekeurd. Het gaat in hoofdzaak over bepalingen voor de uitrusting van schepen met voorzieningen ter voorkoming van overboord vallen en het dragen van zwemvesten.

De CCR voert op die manier voor de Rijnvaart algemene Europese voorschriften in ter bescherming tegen overboord vallen op de arbeidsplaats. De aanvullende eisen gelden alleen voor nieuwe schepen en gelden tot 30 november 2014. Voordat de aanvullingen definitief in de Rijnvaartreglementen opgenomen worden, zal de CCR de voorschriften op basis van een ongevallenanalyse evalueren en zo nodig bijstellen. Dit omdat op dit moment de bestaande ongevalstatistieken van de lidstaten ontbreken of onvoldoende toepasbaar zijn ten aanzien van verdrinking.

Het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR - technische uitrusting schepen) heeft mede tot doel, de veiligheid op de werkplek op binnenvaartschepen te waarborgen. Het huidige ROSR omvat voldoende voorschriften m.b.t. voorzieningen ter voorkoming van overboord vallen op passagiersschepen in de voor passagiers toegankelijke zones en voor vrachtschepen in zones waar een risico bestaat om bijvoorbeeld op een ander dek of in het laadruim te vallen. Het bevat daarentegen geen voorschriften voor beveiligingen van gangboorden aan de kant van het water, waardoor verdrinkingen voorkomen zouden kunnen worden. De preventieve maatregelen in dit geval bestaan uit relingen, verschansingen of dennebomen.

Het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) omvat een algemeen vereiste dat schepen zodanig gebouwd en uitgerust moeten worden dat de veiligheid van de personen aan boord en van de scheepvaart in het algemeen gegarandeerd is. De huidige tekst bevat echter geen enkele verplichting betreffende het dragen van zwemvesten of het gebruik van neerklapbare of wegneembare relingen indien deze voorhanden zijn.

De CCR heeft een aantal concrete aanpassingen aan het RPR goedgekeurd die er in hoofdzaak op gericht zijn dat inklapbare of verwijderbare relingen worden voorzien en personen die het risico lopen om in het water te vallen, een zwemvest dragen. De aanpassingen in het ROSR hebben tot doel aan boord van alle schepen, met uitzondering van duwbakken en sleepschepen zonder slaapplaatsen, aan de rand van het dek relingen of vergelijkbare valpreventiesystemen verplicht te stellen.

De CCR is zich bewust van het feit dat het scheepvaartbedrijfsleven behoefte heeft aan een passende termijn voor het aanbrengen van valpreventiesystemen aan boord van de bestaande schepen. Daarom heeft zij lange overgangstermijnen voorzien.

Mede met het oog op een nog uit te voeren evaluatie van kosten en baten, zullen de wijzigingen in eerste instantie van kracht worden in de vorm van voorschriften van tijdelijke aard, die zullen gelden van 1 december 2011 tot 30 november 2014.

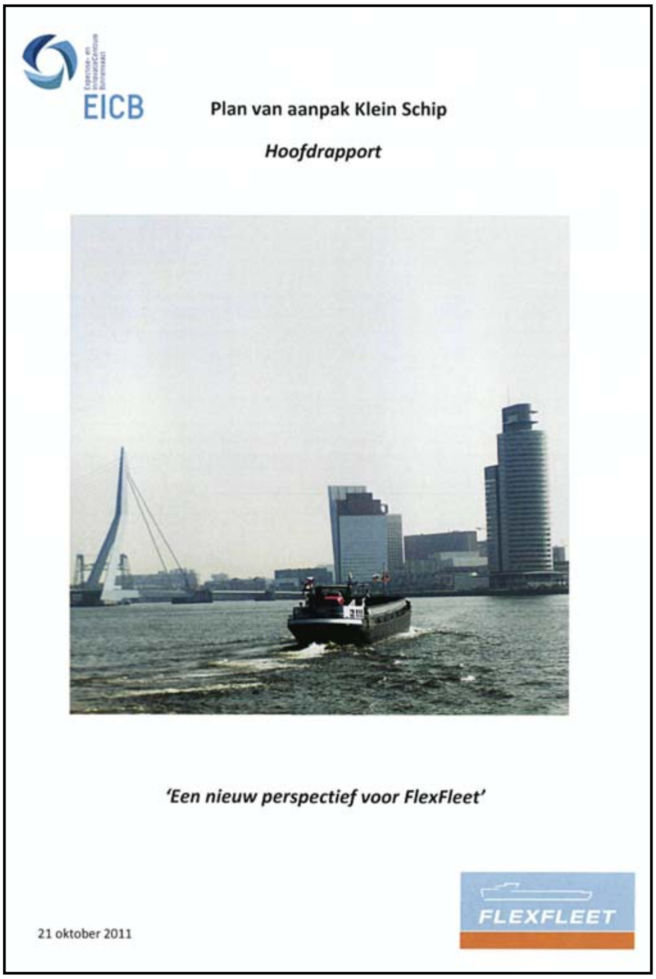
Zie ook https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2011-17433.html.

Bron: nieuwsbericht Expertise- en Innovatiecentrum Binnenvaart.

Rapport Plan van aanpak klein schip, een nieuw perspectief voor de FlexFleet

Begin 2009 is in opdracht van de brancheorganisaties en met ondersteuning van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gestart met de uitvoering van het project Klein Schip. Het visiedocument 'Een goede toekomst voor het kleine schip' opgesteld in november 2008 vormde hiervoor het kader. In het document was een actieplan met 21 projecten uitgewerkt, met als doel om de concurrentiepositie van de kleine binnenvaartvloot ten opzichte van het wegvervoer te behouden en ten minste het aantal schepen op peil te houden.

De economische omstandigheden van de afgelopen twee jaar waren echter aanleiding de doelstelling van het project 'klein schip' opnieuw tegen het licht te houden en met name de verschillende veronderstellingen uit het visiedocument, zoals de marktontwikkelingen en de marktpotenties te kwantificeren. In het nieuwe document is de structuurversterking van de kleine vloot op middel- en lange termijn meer centraal komen te staan, met als uitgangspunt de concurrentiepositie van het kleine schip structureel te verbeteren door het stimuleren van logistieke samenwerking, het aanboren van nieuwe markten en het wegnemen van fiscale belemmeringen om de introductie van nieuwbouw en nieuwe scheepsconcepten mogelijk te maken.



In november is het nieuwe document aangeboden aan de minister van Infrastructuur en Milieu die het op haar beurt weer heeft aangeboden aan de Tweede Kamer als toezegging op een Algemeen Overleg begin 2011. In het nieuwe document zijn diverse actiehouders benoemd. In hoeverre deze actiepunten ook daadwerkelijk opgepakt gaan worden, is momenteel nog afwachten.
Een klein schip in het document is een klein motorvrachtschip van maximaal 86 m lang, maximaal 1500 ton en maximaal 90 containers. Voorbeelden zijn een spits, kempenaar, dortmund-eemskanaalschip (dortmunder) en het rijn-hernekanaalschip. In totaal neemt deze doelgroep 60 miljoen ton vracht (ca. 2,4 miljoen vrachtwagens) voor haar rekening (ca. 25% van de gehele vloot).

Hieronder een kort overzicht van alle belangrijkste aanbevelingen uit het nieuwe document:

Aanbeveling 1:
Aandacht voor binnenhavens en havenvoorzieningen
IA. Behoud, beheer en onderhoud
Het integrale belang van professioneel havenbeheer en het integrale onderhoud van vaarwegen, waaronder laad- en losplaatsen en onderhoud van ligplaatsen, onder de aandacht brengen van de betrokken overheden, via de Nederlandse Vereniging Binnenhavens en Bureau Voorlichting Binnenvaart en Centraal Overleg Vaarwegen (COV).

IB. Stimuleren multimodaal vervoer
Bedrijven op natte bedrijven terreinen die geen gebruik maken van vervoer over water stimuleren dan wel faciliteren dat de waterinfrastructuur wordt benut of dat bedrijfsverplaatsing mogelijk wordt gemaakt.
Verantwoordelijk: gemeentelijke en provinciale overheden

Aanbeveling 2: **Modernisering bemanningsregelgeving**
2A. Onderzoek bemanningsregelgeving
Een onderzoek te starten om de bemanningsregelgeving aan te passen aan de stand der techniek en de eisen voor de toekomst, die inspeelt op nieuwe generaties schepen. Eén en ander zal ook afgestemd moeten worden met Europese regelgeving, dan wel input ervoor moeten zijn.
2B. Versoepeling rusttijd eenmansvaart
Een onderzoek starten naar een versoepeling van een ononderbroken rusttijd van 8 uur in plaats van 12 uur.
2C. Wettelijk verankeren praktijkexamen
Praktijkexamens voor de kwalificatie voor schipper en matroos wettelijk vaststellen in 2012.
Verantwoordelijk: ministerie van Infrastructuur en Milieu

Aanbeveling 3: **Stimuleren van de zij-instromer**
Oprichten van een Opleiding en Ontwikkelingfonds.
Met als doel de uitvoering van de opleiding voor het examen te faciliteren, waaronder:
o Financieel tegemoet te komen van de zij-instromer, in zijn overgang van zijn oude beroep naar die van schipper, gedurende zijn opleiding;
o Certificering van de schipper die de rol van praktijkbegeleider (stagebegeleider/leermeester) kan vervullen;
o Het aantrekken van een coach die o.a. tot taak krijgt de potentiële ondernemer (zij-instromer) te ondersteunen en te begeleiden bij zijn studie en het opzetten van zijn onderneming en studie.
Verantwoordelijk: Onderwijs Centrum Binnenvaart (OCB)

Aanbeveling 4: **Oprichting van een 'Innovatieplatform'**
Het oprichten van een 'Platform van Innovators' om praktische innovaties van de grond te krijgen door:
o Het bundelen en verbreden van kennis door het samenbrengen van lopende initiatieven zoals Maatwerk Voorlichting voor Verladers en Milieu Prestatie Contracten;
o Het introduceren van de technologische innovaties om vervoer over ^ water aantrekkelijker te maken;
o Stimuleren van praktische vernieuwingen om de uitstoot van emissies te reduceren. Verantwoordelijk: EICB

Aanbeveling 5: **Aanpassingen van het pakket van wettelijke technische voorzieningen**
5A. Crisis-hardheidsclausule verlengen tot 2015-2016.
5B. Zwartboek opstellen van technische voorzieningen die niet realistisch zijn qua investering en nut en noodzaak.
5C. Zwartboek voorleggen aan de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) ter besluitvorming over niet-realistische voorzieningen.
Verantwoordelijk: ministerie van Infrastructuur en Milieu

Aanbeveling 6: **Behoud van het marktaandeel**
Onderzoek naar de ondergrens van het benodigd minimaal aantal kleine schepen om aan de huidige en toekomstige vraag naar lading te voldoen. Periodiek monitoren als instrument voor het nemen van adequate maatregelen (zie aanbeveling 8: waarborgfonds).
Verantwoordelijk: brancheorganisaties

Aanbeveling 7: **Samenwerking in de keten**
7A. Samenwerking faciliteren door de keten transparanter te maken, te weten:
Inzicht in geografisch operatiegebied;
Aard dienstverlening (door-to-door transport);
Omvang vaargebied;
Overslag- en opslagmogelijkheden;
Organiseren van bijeenkomsten, gericht op duurzaamheid en specialisaties in de markt.
7B. Gezamenlijke Bevrachtingsvoorwaarden
De CBRB vervoersvoorwaarden vormen hiervoor een kader.
Verantwoordelijk: brancheorganisaties

Aanbeveling 8:
Verbetering stimulering- en fiscale regelingen
8A. Stimulering
De MIA en EIA als kader gebruiken voor een verbeterde stimuleringsregeling voor kleine schepen voor een periode van 4 jaar, waarbij er een forfaitair bedrag beschikbaar wordt gesteld als een vaste financiële bijdrage en niet meer als fiscale aftrekpost.
8B. Willekeurige afschrijving
Willekeurige afschrijving structureel maken, zolang het schip nog hypothecair belast is, waardoor financiële ruimte wordt gecreëerd.
8C. Fiscale regimes in zeevaart onderzoeken
Een onderzoek starten dat mogelijkheden aangeeft onder welke voorwaarden fiscale regimes die in de zeevaart gelden, kunnen worden geïntroduceerd in de (kleine) binnenvaart.
8D. 'Jong en oudregeling'
Een stimulans voor de startende ondernemer waarbij de stakende ondernemer de mogelijkheid heeft mee te financieren in de nieuwe onderneming.
8E. Handleiding voor een businessplan
Het opstellen van richtlijnen voor een uniform businessplan, ter ondersteuning van een kredietaanvraag.
8F. Gestaffelde stakingsvrijstelling
De fiscale maatregelen voor bedrijfsbeëindiging en bedrijfsopvolging voor ondernemers met kleine schepen enigszins verbeteren met een progressiever systeem van stakingsaftrek, naar leeftijd of tonnage.
8G. Waarborgfonds
Een fonds oprichten voor het kopen, opleggen en conserveren van schepen, om op het moment dat zich nieuwe ondernemers aandienen, weer in de markt te zetten.
Verantwoordelijkheid 8A, B, en F: ministerie van lenM; ministerie van Financiën; ministerie van EL&l
Verantwoordelijkheid 8D en G: markt Verantwoordelijkheid 8 C, E: brancheorganisaties

Aanbeveling 9:
Versterking van het promotie en communicatienetwerk
9A. Continuering van de imagocampagne na 2011 en verbreding van de doelgroep
9B. Digitaal handboek breed promoten en koppelen aan

websites van belanghebbenden. Doorontwikkeling van dit project door verbreding doelgroep.
Verantwoordelijk: binnenvaart brancheorganisaties

Wie het gehele document wil lezen kan terecht op https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-139286.html?zoekcriteria=%3fzkt%3dUitgebreid%26pst%3dStaatsblad%257CStaatscourant%257CTractatenblad%257CParlementaireDocumenten%26vrt%3dflexfleet%26zkd%3dInDeGeheleText%26dpr%3dAlle%26spd%3d20111120%26epd%3d20111120%26sdt%3dDatumPublicatie%26ap%3d%26pnr%3d1%26rpp%3d10&resultIndex=0&sorttype=1&sortorder=4.

De ontwikkelingen in de kleine beroepsbinnenvaart zijn weliswaar niet rechtstreeks van toepassing op de grote pleziervaart, maar hebben vaak wel betrekking op dezelfde soorten schepen en dezelfde soort problematiek.

Bron: rijksoverheid (JB).

Nieuwe Voorzitter FONV

Het bestuur van de Stichting Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (FONV) is zeer verheugd te kunnen meedelen dat de heer Oluf van Oosterom per 1 november 2011 voorzitter wordt van de FONV als opvolger van de heer Kees Pette die vanaf december 2007 deze positie heeft bekleed.

De doelstellingen van de FONV zijn het behartigen van de gezamenlijke belangen van de behoudsorganisaties van oud- Nederlandse vaartuigen en het versterken van het behoud en gebruik van het Varend Erfgoed in Nederland. Het FONV-bestuur is van mening dat de management ervaring van Oluf van Oosterom, zijn bestuurlijke kwaliteiten in verenigingen, zijn uitgebreide netwerk in de watersportwereld en bij overheidsinstanties een uitstekende basis vormen voor het bereiken van deze doelstellingen. Oluf van Oosterom heeft in zijn maatschappelijke loopbaan diverse directie en bestuursfuncties vervuld. Hij is van 2004 tot 2011 bestuurslid geweest van de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig. Hij is voor de FONV actief geweest onder meer als voorzitter van het Varend Erfgoed bij Sail Amsterdam 2010. Vanaf 2007 ging hij als FONV-afgevaardigde naar het Nederlands Platform voor Waterrecreatie (NPVW) waarvan hij in 2010 ook voorzitter werd.

FONV



Oluf neemt de draad op van het nog lopende proces binnen de FONV om tot een vernieuwing van de uitgangspunten van het Nationaal Register Varende Monumenten (NRVM) te komen. Het bestuur heeft in het afgelopen jaar de richting van het nieuwe beleid bepaald en de komende tijd zal nu aan de praktische uitvoering daarvan gewerkt gaan worden.

De FONV behartigt meer zaken dan het register. Oluf zegt daarover: "De FONV is een nuttige vertegenwoordiger en spreekbuis van het Varend Erfgoed in Nederland, zowel intern naar de 13 behoudsorganisaties als vooral ook extern naar rijksoverheid, provincies, gemeenten en de waterrecreatiewereld."
Op de Beurs Klassieke Schepen in Enkhuizen van 4 t/m 6 JB november a.s. konden belangstellenden met Oluf van Oosterom kennismaken. Hij zal daartoe via de FONV-stand op de Beurs bereikbaar zijn.
Namens het FONV-bestuur,
Kees Pette, aftredend voorzitter.

NB: Voor nadere informatie kunt U contact opnemen met het bureau FONV (020-5232387)
Bij FONV aangesloten behoudsorganisaties:
SSRP Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten, VBB Vereniging Botterbehoud, LVBHB Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig, VKSJ Vereniging Klassieke Scherpe Jachten, NVBZ Nederlandse Vereniging tot Behoud van Zeilwherries "Het Zeilend Scheehout", SKZ Stichting Kotterzeilen, VBZ Vereniging tot Behoud van de Zalmschouw, VMDS Vereniging De Motorsleepboot, VBOG Vereniging van Booteigenaren "Oude Glorie", SLW Stichting Langedijk Waterrijk, BASM Stichting tot Behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten, SBH Stichting Behoud Hoogaars, HMR Het Havenmuseum te Rotterdam. (situatie 01-11-11)
Bron: persbericht FONV

Elf scheepswrakken Almere archeologisch rijksmonument

De gemeente Almere is elf archeologische rijksmonumenten rijker. Dit heeft de directeur van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, dhr. C. van 't Veen, op woensdag 17 oktober 2011 bekend gemaakt. Hij deed dit namens de staatssecretaris van Cultuur, Halbe Zijlstra.
Nooit eerder zijn zoveel schepen tegelijk als archeologisch rijksmonument aangewezen. Tot nu toe hadden slechts drie scheepwrakken in Nederland het predikaat 'archeologisch rijksmonument'. Alle drie die schepen liggen onderwater, terwijl de nieuwe 11 in Zuidelijk Flevoland 'op het droge' liggen. Wethouder mw. Berdien Steunenberg van Beheer, Leefomgeving en Cultuur van de gemeente Almere, ontving uit handen van Cees van 't Veen een oorkonde.
In de hele provincie Flevoland zijn 450 scheepswrakken bekend en de gemeente Almere heeft er 25, waarvan er 11 nu die speciale status hebben gekregen. Het gaat om zeven vrachtschepen, drie vissersschepen en een werkschuit. Ze beslaan vijf eeuwen maritieme geschiedenis: van de 15e tot en met de 19e-eeuw.
Het aanwijzingsbeleid (van de minister) t.a.v. archeologische monumenten is gericht op de vorming van een evenwichtig en representatief monumentenbestand. Een bestand met monumenten dat een goede weerspiegeling vormt van de bewoningsgeschiedenis in Nederland vanaf de prehistorie tot recentere tijden.



Foto RCE

Gebleken is dat het huidige monumentenbestand uit balans is: bepaalde typen monumenten, waaronder het maritiem erfgoed, zijn zwaar ondervertegenwoordigd. Momenteel zijn slechts drie scheepswrakken wettelijk beschermd!
En dat terwijl het maritieme verleden juist zo bepalend en kenmerkend is voor onze (nationale) geschiedenis. Al vanaf de prehistorie hebben mensen in onze contreien met het water leren omgaan. Het water vormde niet alleen een bedreiging, maar heeft hen vooral ook veel welvaart bezorgd. De opkomst van de Hanzesteden, de Oostzeehandel en de oprichting van de VOC in de 17e eeuw ging gepaard met de massale bouw en vaart van vrachtschepen, visserschepen, sleepboten en oorlogsschepen. Ons maritieme erfgoed bestaat dan ook voor een aanzienlijk deel uit schepen die door stormen of averij gezonken zijn in de Zuiderzee, Noordzee of Waddenzee.
Honderden scheepswrakken zijn door de drooglegging van de IJsselmeerpolders aan de oppervlakte gekomen. De meeste daarvan zijn tijdens de inrichting van de polders opgeruimd. Gelukkig zijn er later in Zuidelijk Flevoland ook scheepswrakken fysiek beschermd door de toenmalige Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, waardoor ze tot op de dag van vandaag behouden konden blijven.
Zo zijn alle scheepswrakken in de gemeente Almere die vandaag wettelijk beschermd worden, afgedekt met aarde of ingekuild (afgedekt met plastic folie).
Betekent dit label 'Rijksmonument' nu dat er niets meer kan of mag en dat er dus een spreekwoordelijke stolp over zo'n scheepswrak wordt gezet? Cees van 't Veen, directeur van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed: ' Nee, dat betekent het niet. Wij zullen altijd in overleg met de gemeente, eigenaren en projectontwikkelaars kijken naar eventuele veranderingen in het Almeerse polderlandschap. Met elkaar zullen we er dan zorg voor dragen dat de cultuurhistorische belangen wel goed worden meegewogen, maar toekomstige ontwikkelingen niet op voorhand onmogelijk worden'.
Voordeel van het predikaat Rijksmonument is dat een beroep kan worden gedaan op rijkssubsidieregelingen voor onderhoud en restauratie.
Daarnaast is het een formele erkenning van deze elf scheepswrakken als nationaal cultureel erfgoed waar niet alleen Almere, maar ook Nederland als zeevarende natie, trots op kunnen zijn.
Bron: nieuwsbericht RCE

Beantwoording Kamervragen inzake de voorgenomen huurprijsverhoging van ligplaatsen voor woonboten

Op 13 oktober 2011 heeft de staatssecretaris Weekers (FIN) op nadere vragen van de vaste commissie voor Financien inzake de voorgenomen huurprijsverhoging van ligplaatsen voor woonboten. Dit document van 26 pagina's met vragen en uitgebreide antwoorden is te downloaden via http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/fin/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2011/10/13/beantwoording-kamervragen-inzake-de-voorgenomen-huurprijsverhoging-van-ligplaatsen-voor-woonboten.html.
Bron: rijksoverheid.

Mijmeringen bij het 40e infoblad.

Doel Infoblad
Het infoblad zijn we begonnen na een bezoek aan een zomerkamp waar we allerlei situaties hadden geconstateerd die de veiligheid negatief kunnen beïnvloeden. De conclusie na het bezoek was dat er voorlichting en informatie nodig was om de veiligheid van de opvarenden te stimuleren.
De 2e reden was de nieuwe 'Binnenvaartwet'. Er was veel discussie over en er zaten enige aspecten aan de wet die voor het voortbestaan van Historische Bedrijfsvaartuigen nadelig waren. Op ons initiatief is de mogelijkheid er gekomen om een praktisch examen af te leggen in de plaats van de verlangde 4 jaar vaartijd.
Nu we 40 infobladen verder zijn is de Binnenvaartwet met de nodige correcties ingevoerd en is het mogelijk om een praktisch examen af te leggen voor het "Groot Pleziervaart bewijs".
Nog niet opgelost is wat ze bij ILT (vroeger IVW) noemen "Klaarblijkelijk Gevaar". Over dit onderwerp wil ik in dit verhaal enige voorbeelden geven van hoe het niet moet en hoe het beter kan. Er is nog veel te doen, te verbeteren en vooral veiliger te maken door risico's uit te sluiten.
De laatste tijd heb ik veel schepen bezocht en als senior scheepsexpert kijk je onwillekeurig naar de voorzieningen die de veiligheid van de opvarenden moeten bevorderen.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid
Onlangs heb ik een lezing gevolgd door een expert van de Onderzoeksraad die mijn kijk op veiligheid heeft bevestigd. De eindrapporten zijn openbaar en kunnen bij aandachtig lezen veel informatie opleveren U kunt de eindrapporten van de Onderzoekraad voor Veiligheid gratis downloaden op de website van de Onderzoeksraad.
http://www.onderzoeksraad.nl. U kunt ook een afschrift van het eindrapport opvragen door contact op te nemen met de Onderzoeksraad voor Veiligheid. info@onderzoeksraad.nl

Explosie aan boord van een tweemastklipper te Medemblik, 8 juni 2006
In de periode van dinsdag 6 juni tot en met vrijdag 9 juni zeilden HAVO en VWO scholieren van het Develstein College uit Zwijndrecht onder begeleiding van hun leraren op de Friese meren en het IJsselmeer. In totaal bevonden zich tijdens deze meerdaagse reis 26 scholieren en 2 leraren aan boord van een tweemastklipper uit de chartervaart.
Op 8 juni 2006 vond aan boord van dit schip om omstreeks 19.50 uur een explosie plaats. Het schip lag op dat moment afgemeerd in de haven van Medemblik. Ten tijde van dit voorval bevonden zich elf scholieren aan boord van de tweemastklipper. Enkelen van hen bereidden op het moment dat de explosie zich voordeed de avondmaaltijd. De gaspitten van het vierpits kooktoestel waren daarbij in gebruik. Van de leerlingen op het schip raakten er acht gewond, waarvan vier ernstig. Ten minste drie scholieren hielden blijvend letsel over aan de explosie.
Zie:
http://www.onderzoeksraad.nl/index.php/onderzoeken/explosie-aan-boord-van-een-tweemastklipper/

Lees vooral dit onderzoek en de bijbehorende aanbevelingen. Het geeft u inzicht waarom wij deze verhalen schrijven.

In hoofdstuk 4 betrokken partijen en hun verantwoordelijkheden lezen we:

"***De schipper***
De schipper is verantwoordelijk voor de deugdelijkheid van het schip en de veiligheid, gezondheid en het welzijn van de bemanning en overige opvarenden. Ter ondersteuning daarvan worden certificaten afgegeven na de inspectie van de onderdelen of uitrusting van het schip waar het certificaat op van toepassing is. Certificaten geven de schipper geen garantie dat het schip te allen tijde in goede staat verkeert. De inspecties zijn een momentopname.
Ook voor niet-gecertificeerde onderdelen van het schip is de schipper/eigenaar eindverantwoordelijk voor zorgvuldige installatie en onderhoud. Van de schipper mag verwacht worden dat hij passagiers en bemanning wijst op de risico's en gevaren tijdens het verblijf aan boord en regelmatig controleert of ze zich aan de veiligheidsmaatregelen houden."

"***De passagiers***
Ook de passagiers hebben een eigen verantwoordelijkheid. Op de tweemastklipper worden aan het begin van de vaart instructies gegeven over gewenst gedrag aan boord. Van de leerlingen en leraren wordt verwacht dat zij hieraan gehoor geven en bij onvolkomenheden de schipper daarvan in kennis stellen."

Het is de moeite waard om bovenstaande een paar keer nauwgezet te lezen en te overwegen wat de consequenties zijn voor uw eigen situatie. Duidelijk is in elk geval dat we niet aan een onderzoek tengevolge van een ongeluk onderworpen willen worden. Daarom moeten we ons best doen om het vaartuig zo veilig mogelijk te maken.
Dan kunnen we bij een calamiteit aantonen dat we in elk geval ons best hebben gedaan.

Veiligheidsinformatie
Het ontbreekt de meeste schippers en verenigingen aan kennis en inzicht om veiligheid te structureren. Bij Scouting was er een structuur om de veiligheid te bevorderen maar door de structuurveranderingen in de organisatie is de Landelijke Admiraliteit met hun subcommissies om zeep geholpen wat duidelijk bleek tijdens de laatste kleine vlootraad van 5 november 2011. Daardoor is de aansprakelijkheid verlegd naar het bestuur van Scouting Nederland. Uit hun actie's is voor wat veiligheidspreventie op schepen betreft, geen heil te verwachten.

De inzet van verenigingen en eigenaren
Heel vaak komt het voor dat verenigingen en eigenaren geen opmerkingen over de veiligheid van hun schip willen horen. Zelfs eigenaren die regelmatig met veiligheid te maken hebben vertonen dit gedrag. Dit is zorgelijk daar de

opmerkingen niet negatief zijn maar de intentie hebben een bijdrage te leveren aan de veiligheid. Toch zijn er ook lichtpuntjes. Onlangs gaf ik een cursus waarbij de deelnemers getoond werd om naar de situatie aan boord te kijken. Bij de bespreking werd door het technisch team van het schip enthousiast mee gedaan en een kluslijst opgesteld. In dit verhaal zal ik een paar voorbeelden tonen van situaties van "klaarblijkelijk gevaar".

Een schip is een kommetje op het water

Een schip is een constructie is waarvan de onderkant dicht is (hoop ik maar) en de scheepswand nogal hoog kan zijn. Hierbij kunnen we stellen dat: alle gassen met een massa die zwaarder zijn als lucht zakken naar de vloer of buikdenning zo u wilt.

* Koolstofmonoxide (CO) is een gas gevormd door de verbinding van één atoom koolstof en één atoom zuurstof. Het gas is niet alleen ontvlambaar, maar ook zeer gevaarlijk, want zeer giftig en reukloos. Het is niet levensonderhoudend en wordt onder andere geproduceerd door een onvolledige verbranding door gebrek aan zuurstof. Het gas kan bijgevolg thuis ongelukken veroorzaken bij slecht onderhouden verwarmingssystemen. Volumieke massa van de gasvormige fase (1,013 bar en 15 °C) = ongeveer 1.184 kg/m3. Dit houdt in dat het als een wolk over de vloer blijft hangen. ZEER GIFTIG en bij 0,05% DODELIJK. Het maakt opname van zuurstof in het bloed onmogelijk. Zie ook: http://bds.home.xs4all.nl/info_artikel/12d_co_vergiftiging_info_20m-22.pdf

* Koolstofdioxide (CO2) is het resultaat van de combinatie van twee elementen: koolstof en zuurstof. Het wordt geproduceerd via verschillende procédés: de verbranding van koolstof en van koolwaterstoffen, de fermentatie van vocht en de ademhaling van mens en dier. Men vindt het in geringe hoeveelheden in de atmosfeer; het wordt geassimileerd door de planten die op hun beurt zuurstof produceren. Gasvormige CO2 heeft een licht irriterende geur. Het is kleurloos en zwaarder dan lucht. Dit houdt in dat het als een wolk over de vloer blijft hangen.

Koolstofdioxide

Onze lichaamscellen produceren koolstofdioxide als afvalproduct van de stofwisseling; extra inspanning levert extra koolzuur, dat via het bloed wordt afgevoerd. De toename van koolzuur in het bloed verlaagt de pH (verhoogt de zuurgraad), die door het lichaam nauwkeurig tussen 7,35 en 7,45 wordt gehouden. Dreigt de pH te ver te dalen dan grijpt het ademhalingscentrum in de hersenen in door het versnellen en verdiepen van de ademhaling. Hoewel koolstofdioxide in de atmosfeer voorkomt, is het in hogere concentraties giftig. In de omgeving van het Nyosmeer kwamen op 26 augustus 1986 meer dan 1700 mensen om toen uit het meer een grote hoeveelheid CO2 vrij kwam.

* Propaan. Volumieke massa van de gasvormige fase (1,013 bar en 15 °C): 1.91 kg/m³. Er is een groot risico op brand en de ontvlambaarheidgrenzen in de lucht. (NTP- omstandigheden) : 2,2-9,5 vol%.

De geur: licht onaangenaam.
Eén liter vloeibaar gas levert ± 260 liter gas op. Zie ook: http://bosq.home.xs4all.nl/info%2020m/info_20m-50.pdf

Als u dit leest kunt u zich dan voorstellen dat:
* Er 30 kinderen in het ruim slapen zonder
  - extra ventilatie,
  - zonder een CO alarm en
  - zonder een gasalarm?
* Vluchtwegen niet zijn aangegeven en soms moeilijk begaanbaar zijn.
* Er geen noodverlichting is.
* De paden voorzien zijn van troep die er niet hoort.
* Er geen risico inventarisatie is (RI&E).
* Er geen vluchtplan aanwezig is.
* Er geen protocollen aanwezig zijn.

In de Schuttevaer van zaterdag 19 november 2011 staat een artikel met de kop: "*Verdrinking matroos brengt schipper voor de strafrechter*" met als subtitel "*Onvoldoende aandacht en zorg voor reddingsvesten*". Het is niet moeilijk om andere onderwerpen te noemen met dezelfde gevolgen.

Om inzicht te krijgen in de veiligheid van uw eigen (verenigings-)schip zijn er checklisten ontwikkeld. Deze bestaan voor Arbo, RI&E en gasinstallaties. Zie voor gas: http://bds.home.xs4all.nl/info_artikel/16_gas_aan_boord_info_20m-50.pdf

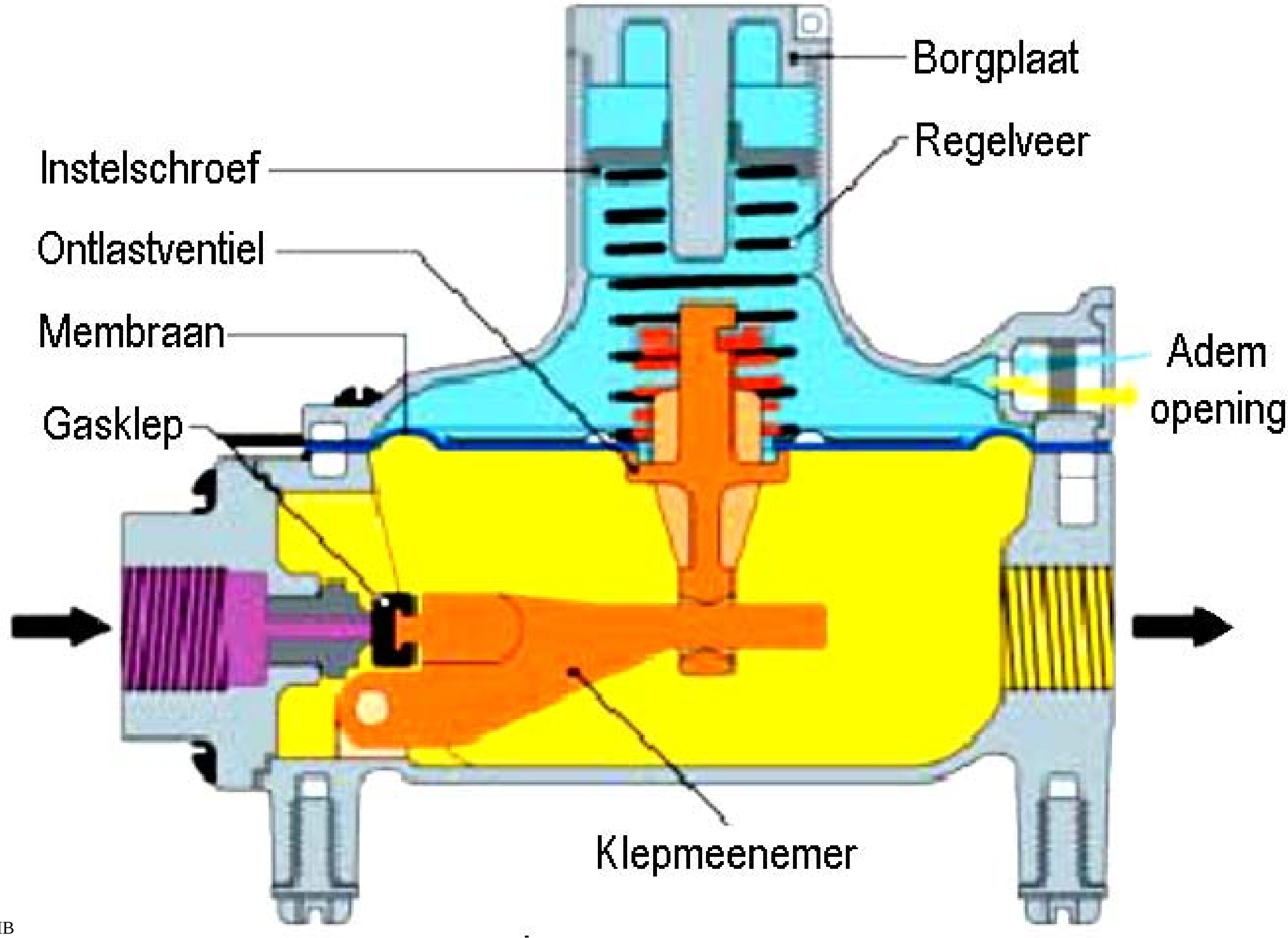
Voorbeeld van een onveilige situatie

Gaskist fout geplaatst



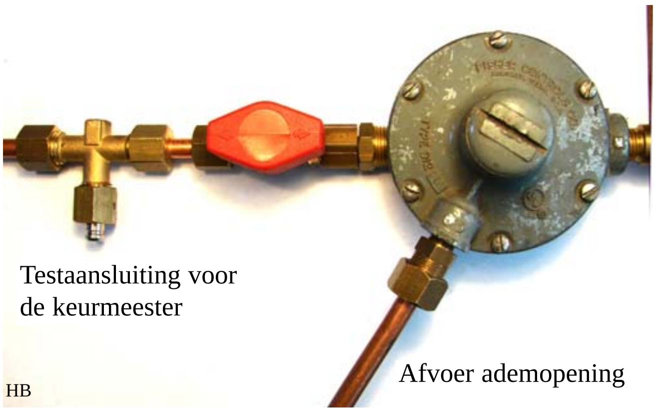
Het zit mooi in de verf maar is een levensgevaarlijke situatie. In de kist zit de gasfles met circa 10 kg propaan. Als het membraan scheurt stroomt het gas ongehinderd uit het reduceer en er ontstaat een wolk van 2700 liter gas. Voordat het zover verdund is dat het niet meer gevaarlijk is heeft u een explosief mengsel van 122727 liter of 122 m³. Het is niet moeilijk voor te stellen dat dit gas even zo gemakkelijk naar binnen loopt. Stel dat u daar zit met een sigaret met het luik open om de rook af te voeren.





HB

De gasinstallatie is NB gekeurd door een door IVW geautoriseerde “specialist”. Deze zijn niet opgeleid voor dit soort fouten. Voor hun geldt: installatie afgeperst en dicht dan is de installatie goedgekeurd! Een beetje nadenken helpt in dit geval. Dit komt vast nog een keer aan de orde bij de “Onderzoeksraad voor de veiligheid”.



Scheuren van een membraan

In mijn gas-instructie koffer zitten 2 membranen die spontaan gescheurd zijn en afkomstig zijn van een cursist. Het komt wel degelijk voor.

Bij het scheuren van het membraan loopt het gas via de scheur naar boven het membraan en wordt via de ademopening en als het goed is via de daaraan bevestigde leiding naar buiten de gaskist afgevoerd. Het liefst naar het gangboord zodat het gas gemakkelijk verdund kan worden en niet meer explosief is.



Het membraan is net zo dik als een regenjas en verouderingsgevoelig!



Hier ontbreekt de verplichte manometer en de test aansluiting voor de keurmeester

Meer aandacht nodig
Voor dit probleem is meer aandacht nodig van de keurmeesters en van het controle orgaan ILT (IVW). Voor een nauwgezette en wettelijk verplichte aandacht van de overheid is uitbesteden aan de markt geen oplossing.
Het ziet er nu naar uit dat veiligheid compleet is weg bezuinigd. Hetzelfde speelt zich af bij Scouting Nederland en het is afwachten tot het compleet fout gaat.



Nog enige voorbeelden



Een testmanometer en test-aansluiting is aanwezig, alleen de afblaasleiding ontbreekt.





Onder het raampje wordt geslapen!
De installatie is IVW goedgekeurd!

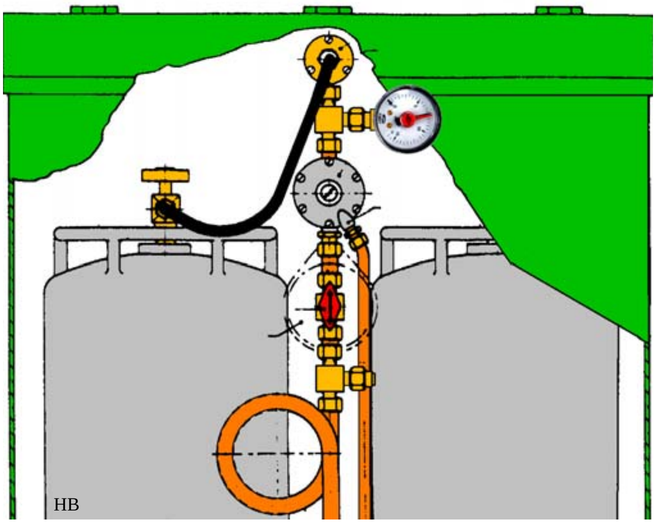


Boven: lekgas blijft hier hangen.
Onder: het zal je buurman zijn!



Een gaskast aan de buitenkant van het schip sluit elk risico uit.





Een testmanometer, test-aansluiting en afblaasleiding is aanwezig en voldoet aan de nieuwe norm NEN 10239.

